Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/11206

25. 06. 98

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Albert Schmidt (Hitzhofen), Halo Saibold, Gila Altmann (Aurich), weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
— Drucksache 13/10752 —

Arbeitsplätze an deutschen Flughäfen

Mitte April 1998 machte der Bundesminister für Verkehr, Matthias Wissmann, deutlich, daß er binnen „relativ kurzer Zeit rund 100 000 neue Arbeitsplätze" an den deutschen Flughäfen erwartet: „Wenn man den Flughäfen Platz zum Investieren und Entwickeln läßt, werden sie zu Job-Maschinen" (Deutsche Verkehrszeitung, 16. April 1998).

Bedenkenswert sind auch die Äußerungen des Bundesministers für Verkehr, die er im selben Zusammenhang zu den Bedenken gegen eine Erweiterung des Frankfurter Flughafens mittels einer neuen Landebahn äußerte: „Man darf auf keinen Fall die Entwicklung mit einem ,vorgestrigen Müsli-Denken' erschweren." Da es in Deutschland aber überall Widerstände gegen die Erweiterung der Flughäfen und das bis heute ungehemmte Wachstum des Flugverkehrs gibt, dürfte das von Minister Matthias Wissmann kritisierte „Müsli-Denken" eine in Deutschland verbreitete „Zeiterscheinung" darstellen. Dieser Vorwurf trifft auch die sehr fundiert arbeitende „Bundesvereinigung gegen Fluglärm" und zahlreiche Wissenschaftler, die sich beispielsweise bei der Fluglärm-Anhörung des Ausschusses für Verkehr des Deutschen Bundestages am 12. November 1997 für den Vorrang der Gesundheit vor den wirtschaftlichen Interessen der Flughafenbetreiber ausgesprochen haben.

Untersuchungen zeigen inzwischen, daß die Arbeitsplatzeffekte von Flughäfen weit weniger hoch sind, als bisher in der politischen Diskussion angeführt wird. So mußte die nordrhein-westfälische Landesregierung nach Kleinen Anfragen der Fraktionen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und CDU einräumen, daß sich die Gesamtzahl der direkten, indirekten und induzierten Arbeitsplätze der Flughäfen Düsseldorf, Köln-Bonn und Münster-Osnabrück nicht auf insgesamt 168 000, sondern nur auf rund 70 000 (Stand 1994) beläuft. Die Studie, auf die sich die Landesregierung bis dahin berufen hatte (Wilmer, Cutler und Pickering/WCP-Studie 1991), erweist sich nach korrigierter Ansicht auch der Landesregierung gegenüber neueren Berechnungen des Wuppertal-Instituts für Klima, Umwelt und Energie (1997) als überholt. Weitere aktuelle Studien scheinen zur Situation in Deutschland derzeit nicht vorzuliegen.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 22. Juni 1998 übermittelt.
Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

1. a) Wie viele Arbeitsplätze gibt es gegenwärtig nach Kenntnis der Bundesregierung – differenziert nach den einzelnen Standorten und in Gesamtdeutschland – an deutschen Flughäfen?

   Welche dieser Arbeitsplätze sind

   – direkt,

   – indirekt und

   – induziert?

   b) Wie definiert die Bundesregierung dabei genau „direkte Arbeitsplätze", d. h. rechnen dazu z. B. Mitarbeiter der Flugsicherung und des Wetterdienstes, der Behörden, Konzessionäre und sonstiger Dienstleistungsunternehmen?

   c) Wie ergibt sich für die Bundesregierung die Zahl der indirekten und der induzierten Arbeitsplätze?

   Werden diese aufgrund von Multiplikatoren geschätzt, und wenn ja, welche Multiplikatoren setzt die Bundesregierung dabei an?

Zu Frage 1 a

Die Anzahl der Beschäftigten auf den deutschen Verkehrsflughäfen ist der nachstehenden Tabelle „Beschäftigte auf Verkehrsflughäfen" (Stand 1996) zu entnehmen. Direkte Arbeitsplätze sind diejenigen, die unmittelbar zur ordnungsgemäßen Abwicklung des Luftverkehrs an einem Standort erforderlich sind.

Indirekte und induzierte Arbeitsplätze sind solche, die bestehen, weil es Luftverkehr gibt. Ein Arbeitsplatz am Flughafen schafft etwa zwei weitere im Umfeld.

Zu Frage 1 b

Direkte Arbeitsplätze sind Beschäftigungsverhältnisse am Flughafen und im Umfeld, die sofort wegfielen, wenn der Luftverkehr eingestellt würde. Siehe dazu auch die nachfolgende Tabelle.

Zu Frage 1 c

Zusätzliche Arbeitsplatzwirkungen werden mit Multiplikatoren oder Input/Output-Modellen ermittelt. In Europa werden überwiegend Multiplikatoren angewendet. Die Werte variieren nach Flughafengröße, Struktur oder Nachfrage, Funktion des Flughafens im Netz etc.

Im Rahmen der Studie „The economic impact of airports" der York Consulting im Auftrag der ACI Europa vom Mai 1998 (23 europäische Flughäfen) wurden für internationale Hub-Flughäfen Multiplikatoren für indirekte und induzierte Arbeitsplätze von 1,7 bis 2,2 im regionalen Bereich und bis zu 3,0 im nationalen Bereich ermittelt. Für Regionalflughäfen (keine Hub-Flughäfen) liegt der Wert im Mittel bei 1,3. Nach Hochrechnungen dürfte der Wert bundesweit bei etwa 2,4 liegen. Dies deckt sich mit Aussagen des DIHT.

Tabelle „Beschäftigte auf den deutschen Verkehrsflughäfen"

Flughafen	Personal (31. Dezember 1996)				
	Unternehmer	Behörden	Luftverk.ges.	Sonstige	Summe
Tempelhof/Tegel	1 224	530	1 350	2 600	5 704
Schönefeld	583	1 000	370	1 750	3 703
Bremen	317	218	225	4 220	4 980
Dresden	381	227	155	505	1 268
Düsseldorf	2 614	955	4 176	4 453	12 198
Frankfurt	12 425	3 000	24 575	14 000	54 000
Hamburg	1 547	655	6 753	2 775	11 730
Hannover	937	592	1 462	3 176	6 167
Köln/Bonn	1 473	348	1 799	3 933	7 553
Leipzig/Halle	429	208	247	979	1 863
München	3 536	2 208	4 178	5 913	15 835
Münster/Osnabrück	304	65	260	370	999
Nürnberg	553	443	798	1 320	3 114
Saarbrücken	136	110	102	70	418
Stuttgart	1 244	594	1 008	3 262	6 108
Summe	27 703	11 153	47 458	49 326	135 640

2. a) Wie wird sich nach Abschätzungen der Bundesregierung die Flughafen-Infrastruktur in Deutschland weiterentwickeln?

   b) Wie wird sich die Zahl der Arbeitsplätze durch Erweiterungen der Flughäfen verändern?

   Auf welche Studien stützt die Bundesregierung dabei ihre Prognosen?

   c) Stimmt die Bundesregierung der Aussage zu, daß bei steigendem Passagier- und Frachtaufkommen Rationalisierungseffekte auftreten, die zu geringeren Arbeitsplatzeffekten führen?

Zu Frage 2 a

Die Luftverkehrsnachfrage wird weiter zunehmen. Bis zum Jahr 2010 wird mit bis zu 200 Millionen Fluggästen (4 % Wachstumsrate pro Jahr) gerechnet (Prognose des DLR, der ADV und anderer). Die Flughäfen werden an diesen steigenden Bedarf angepaßt werden müssen.

Zu Frage 2 b

Dies bedeutet nach fünf Jahren ein Mehraufkommen von insgesamt 33 Millionen Passagieren. Schließt man aus der Entwicklung der Vergangenheit, daß in diesem Zeitraum pro 1 Million Passagiere im Mittel 1 100 direkte Arbeitsplätze entstehen, dann führt dieses Verkehrswachstum einschließlich der damit verbundenen indirekten und induzierten Arbeitsplätze zu insgesamt mehr als 90 000 Arbeitsplätzen.

Zu Frage 2 c

Diese Aussage trifft nur bedingt zu. Zwar wurden 1990 pro 1 Million zusätzliche Passagiere noch 1 450 Arbeitsplätze geschaffen; bei der jetzt erreichten hohen Produktivität kann jedoch nicht davon ausgegangen werden, daß ähnlich Rationalisierungseffekte auch in Zukunft realisiert werden können.

3. Stimmt der Bundesminister für Verkehr den Aussagen zu, daß
   a) Flughäfen auch zur Verlagerung von Arbeitsplätzen ins Ausland führen,
   b) zahlreiche Arbeitsplätze in Deutschland, z. B. im Tourismusbereich (2 Mio. Arbeitsplätze), durch den subventionierten Flugverkehr (Kerosin- und Umsatzsteuerbefreiung) tendenziell gefährdet werden,
   c) Billigflugreisen im Vergleich zu Bahnfahrten und Urlauben in Deutschland (einschließlich des benachbarten Auslandes) zu billig sind, so daß letztere kaum konkurrieren können?

Zu Frage 3 a

Moderne und gut funktionierende Flughäfen sind eine wesentliche Voraussetzung für eine globale und arbeitsteilige Wirtschaft. Globalisierung und internationale Arbeitsteilung bedeuten unter Umständen auch eine Verlagerung von Arbeitsplätzen ins, aber auch aus dem Ausland. Nutznießer einer globalen Wirtschaft sind aber vor allem Exportländer, zu denen gerade Deutschland zählt.

Zu Frage 3 b

Es gibt keine Anhaltsgründe dafür, daß Arbeitsplätze in Deutschland durch den von Kerosin- und Umsatzsteuer befreiten Flugverkehr gefährdet werden. Erstens werden Firmenentscheidungen von einer Fülle von Motiven bestimmt. Dazu handelt es sich um einen internationalen Markt. Aus Sicht der Bundesregierung besteht kein einseitiger kausaler Zusammenhang.

Es muß der gesamte wirtschaftliche Kreislauf betrachtet werden. Tourismuseinkünfte sind wichtige Devisenquellen in vielen Ländern. Mit diesen Einnahmen werden u. a. Waren und Dienstleistungen aus Deutschland bezahlt. Diese Exporte sichern wiederum Arbeitsplätze der deutschen Industrie.

Ein attraktives Flugverkehrsangebot trägt darüber hinaus auch bei zur Entwicklung des Tourismus nach Deutschland, des Geschäftsreiseverkehrs und des Tagungs-, Kongreß- und Messetourismus und wirkt sich positiv auf den Reisemarkt Deutschland aus.

Von einer „Subventionierung des Flugverkehrs" kann im übrigen keine Rede sein, da der Luftverkehr – im Gegensatz zu anderen Verkehrsträgern – seine Wegekosten durch Flugsicherungsgebühren und Flughafenlandeentgelte voll deckt. Es entstehen auch keine Betriebsdefizite, die von der öffentlichen Hand ausgeglichen werden müßten.

Zu Frage 3 c

Flugreisen sind in erster Linie aufgrund der starken Konkurrenz im Luftverkehrsmarkt günstig geworden und nicht wegen der teilweisen Befreiung von der Mineralöl- und Umsatzsteuer. Die Produktionskosten im Luftverkehr konnten deutlich gesenkt werden, so daß heute in der Tat vergleichsweise günstige Tarife angeboten werden können.

Die besonders günstigen Last-Minute-Angebote, sogenannte Billigflugreisen, kommen lediglich durch das Auffüllen der Restplätze zustande.

Bedeutsamer ist jedoch neben einer Vielzahl anderer Gründe, daß viele außerdeutsche Urlaubsgebiete preiswerter sind als solche in Deutschland. Eine Steuerung der Nachfrage durch Verkehrsdirigismus paßt weder in das Konzept einer Marktwirtschaft noch findet sie bei Urlaubsreisenden Unterstützung.

4. Wie sind nach Auffassung der Bundesregierung die Arbeitsplatzeffekte des Flugverkehrs im Hinblick auf den Tourismus zu bewerten, insbesondere
   a) im Hinblick auf Arbeitsplätze in den innerdeutschen Reisegebieten,
   b) im Hinblick auf das vom Tourismus abhängige Dienstleistungsgewerbe, bis hin zur Landwirtschaft, deren Produkte in florierenden Reisegebieten deutlich besser vermarktet werden können,
   c) im Hinblick auf die Vermittlung von Reisen (Reisebüros)?

Zu Frage 4 a

Der Luftverkehr befördert jedes Jahr mehrere Millionen Besucher nach Deutschland. Hiervon geht ein wichtiger Arbeitsplatzeffekt für die deutschen Reisegebiete aus.

Zu Frage 4 b

Das tendenzielle Wachstum des Tourismus basiert auf einer Vielzahl von touristischen Dienstleistungen, zu denen insbesondere auch die Verkehrsleistungen gehören. Es hat in seiner Gesamtheit positive Arbeitsplatzeffekte. Über die Wechselwirkung einzelner Angebotsbereiche liegen der Bundesregierung keine Angaben vor.

Zu Frage 4 c

Siehe Antwort zu a); zudem ist das Buchen einer Flugreise arbeitsplatzintensiver als die Buchung z. B. einer Reise im Individualverkehr.

5. a) Inwieweit sind die in Frage 3 angesprochenen negativen Beschäftigungseffekte bislang bei einer wissenschaftlich fundierten Arbeitsplatzstudie zu den Flughäfen untersucht worden?

      Welche konkreten Studien liegen dazu vor?
   b) Hat der Bundesminister für Verkehr die negativen Beschäftigungseffekte von Flughäfen, die ganz offensichtlich – beispielsweise beim Inlandstourismus – ebenfalls existieren, bisher bereits berücksichtigt?
   c) Hält es der Bundesminister für Verkehr für möglich, daß negative Beschäftigungseffekte, die aufgrund von verlorengegangenen Arbeitsplätzen in der Summe die Zahl der durch Flughäfen geschaffenen Arbeitsplätze sogar übertreffen könnten?

Zu Frage 5a

Es gibt makroökonomisch gesehen keine negativen Beschäftigungswirkungen von Flughäfen (vgl. Antwort zu Frage 3b).

Zu Frage 5b

Die unterstellte Substitutionsmöglichkeit des Flugurlaubs durch Inlandstourismus besteht nicht. Es handelt sich um völlig unterschiedliche Marktsegmente, die sehr verschiedene Käuferschichten ansprechen.

Zu Frage 5c

Eine gezielte Förderung einzelner nationaler Wirtschaftszweige erfordert häufig dirigistische Eingriffe, die zu einem schlechteren Wohlfahrtsergebnis führen. Das gilt auch für Arbeitsplatzeffekte. Außerdem wäre mit wirtschaftlichen Verwerfungen in den Tourismuszielländern zu rechnen, die nicht ohne Folgen für die deutsche Wirtschaft blieben.

6. Sieht auch die Bundesregierung die Gefahr, daß die im Flughafenumfeld regelmäßig positive Arbeitsplatzentwicklung ohne entsprechende wissenschaftliche Begleituntersuchungen zu sehr vereinfacht interpretiert werden könnte?

   Hält sie vor diesem Hintergrund neue Untersuchungen für notwendig, und hat sie gegebenenfalls selbst neue Studien in Auftrag gegeben?

   Liegen ihr Erkenntnisse über sonstige Studien vor, die möglicherweise derzeit in Arbeit sind?

Es liegen bereits zahlreiche Studien zur Arbeitsplatzwirkung von Flughäfen vor. Ein bedeutsamer Aspekt ist dabei die Ansiedlung von Industrie und Dienstleistern im Flughafenumfeld, d. h. der Standortfaktor Flughafen. Hier werden im internationalen Wettbewerb von Industrieansiedlungen zusätzlich zu den Beschäftigungswirkungen der Flughäfen (direkt, indirekt, induziert) weitere Arbeitsplätze geschaffen.

Eigene neue Untersuchungen hält die Bundesregierung nicht für notwendig, sie hat solche auch nicht in Auftrag gegeben. Der Bundesregierung liegen aber Informationen vor, daß solche Studien im In- und Ausland in Arbeit sind.

7. Stimmt der Bundesminister für Verkehr unserer Auffassung zu, daß der Flugverkehr trotz des technischen Fortschritts hinsichtlich seiner Schadstoff-, Lärm- und CO_2-Emissionen, vor allem aber auch aufgrund seiner sehr hohen Wachstumsraten, nach wie vor im Hinblick auf den Umwelt-, Gesundheits- und Klimaschutz als sehr problematisch bewertet werden muß?

   Wenn nein, warum nicht?

Nach neuestem Erkenntnisstand ist der derzeitige Einfluß des Luftverkehrs auf das Klima noch gering. Mit in der Zukunft ansteigenden Bewegungszahlen könnte jedoch dessen Einfluß zunehmen. Moderne Verkehrsflugzeuge sind allerdings schon heute wesentlich sparsamer und umweltfreundlicher als Flug-

zeuggenerationen zuvor (Minderungen [z. B.]: – 50 % Kohlendioxid, – 70 % Kohlenmonoxid, – 90 % unverbrannte Kohlenwasserstoffe). Gleichzeitig sind heutige Flugzeuge wesentlich geräuschärmer. Bei den Verkehrsflugzeugen konnten deutliche Lärmminderungen von 10 bis 15 dB erreicht werden. So wurde beispielsweise die Fläche des Lärmteppichs zwischen der Boeing B 727 und dem Airbus A 320 um über 80 % reduziert. Diese technischen Fortschritte haben zu einer Entlastung der Flughafenanwohner geführt, auch wenn sie teilweise durch einen Anstieg der Bewegungszahlen kompensiert wurden. Das Ergebnis des Forschungsprojekts „Schadstoffe in der Luftfahrt" (des DLR im Auftrag des BMFT) zeigt keine „problematische" Bewertung des Luftverkehrs für den Klimaschutz; international (IPCC; International Panel on Climate Change) wird zur Zeit eine entsprechende Untersuchung vorgenommen, deren Ergebnis im Frühjahr 1999 vorliegt.

Um der verkehrspolitischen Forderung einer umweltgerechten Gestaltung der Mobilität von Personen und Gütern gerecht zu werden, muß dennoch auch die Umweltverträglichkeit des Luftverkehrs weiter verbessert werden.

Ziel des Umweltschutzes im Luftverkehr muß – wie in allen Verkehrsbereichen – nicht nur die Emissionsminderung durch technische Maßnahmen sein, sondern soweit möglich und sinnvoll auch die Verkehrsverlagerung auf andere, schadstoffärmere und energiesparendere Verkehrsträger sowie der Aufbau von effizienten Transportketten durch Vernetzung der Verkehrsträger zu einem integrierten Gesamtverkehrssystem.

8. Hält es die Bundesregierung für angemessen, daß der Bundesminister für Verkehr die Bedenken, die von mehreren Umweltverbänden, von Bürgerinitiativen und von Wissenschaftlern (u. a. des Umweltbundesamtes) gegen die Lärm- und ökologischen Belastungen des Flugverkehrs vorgetragen werden, als „Müsli-Denken" bezeichnet, und sieht die Bundesregierung die Gefahr, daß solche Aussagen bei der betroffenen Bevölkerung den Eindruck erwecken können, in ihren Befürchtungen nicht ernst genommen zu werden?

   Wenn diese Gefahr nicht gesehen wird, warum nicht?

Der Bundesminister für Verkehr erkennt die vor allem von Umweltverbänden und Bürgerinitiativen vorgetragenen Bedenken gegen den Fluglärm und die ökologischen Belastungen des Flugverkehrs sehr wohl an und berücksichtigt sie. Denn das Ziel seiner verkehrspolitischen Strategie ist die Sicherung einer umweltgerechten Mobilität auch für das nächste Jahrhundert. Diesem Ziel dienen nicht zuletzt die intensiven Bemühungen und hohen Investitionen für Schienenverbindungen zu und zwischen vielen deutschen Flughäfen, die zu einer deutlichen Verringerung des innerdeutschen Flugverkehrs beitragen sollen.

Gleichwohl hält der Bundesminister für Verkehr allein ideologisch geprägte und inhaltlich kaum tragfähige Vorschläge und Konzepte für wenig hilfreich, die Verkehrs- und Umweltbelange zum Nutzen der Bevölkerung zukunftsorientiert zu gestalten.

9. a) Wie bewertet die Bundesregierung die fast einhellige Meinung der Experten bei der Anhörung des Ausschusses für Verkehr zum Fluglärm am 12. November 1997, eine Novellierung des Fluglärmgesetzes von 1971 sei dringend erforderlich?
   b) Welchen konkreten Handlungsbedarf sieht die Bundesregierung aufgrund dieser Anhörung?
   c) Wie sieht der Zeitplan der Bundesregierung für eine eigene Novellierung (oder andere Maßnahmen) aus?
   d) Welche konkreten Kriterien sieht die Bundesregierung für eine Novellierung?

Zu Frage 9 a

Die weitere Reduzierung des Fluglärms ist nach wie vor ein wichtiges verkehrs- und umweltpolitisches Ziel der Bundesregierung. Ihre Vorstellungen hierzu hat sie mit dem am 17. September 1997 beschlossenen „Konzept Luftverkehr und Umwelt" dargelegt.

Die Bundesregierung hat – ohne der abschließenden Beratung im Deutschen Bundestag vorzugreifen – eine eingehende Analyse der Anhörung eingeleitet, die wegen der umfangreichen Materialien und der zahlreichen relevanten Gesichtspunkte noch einige Zeit in Anspruch nehmen wird. Daher ist eine abschließende Bewertung der Anhörungsergebnisse durch die Bundesregierung derzeit noch nicht möglich. Sie teilt jedoch die in der Frage vertretene Auffassung, daß sich bei der Anhörung hinsichtlich des Fluglärmgesetzes zwischen den angehörten Sachverständigen weitgehende Übereinstimmung in der Feststellung einer Novellierungsbedürftigkeit zeigte.

Zu Fragen 9 b und 9 c

Die Analyse der Anhörungsergebnisse und die darauf aufbauende Überprüfung relevanter Aspekte des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm erfolgen im Hinblick auf die kommende Legislaturperiode.

Zu Frage 9 d

Zwischen den beteiligten Bundesministerien besteht auf Arbeitsebene Einigkeit darüber, daß das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm im Lichte der Anhörung überprüft wird und dabei die auch in der Anhörung berührten Fragen einer Modernisierung des Prognoseverfahrens für den Fluglärm, die Aspekte der Gewichtung von Lärmereignissen in der Nacht, mögliche wirkungsgerechte Differenzierungen im Bewertungsverfahren für Zivil- und Militärbereich sowie Verbesserungen des Schutzniveaus im Vordergrund stehen. Als Kriterien für die Ergebnisbewertung werden insbesondere die erzielbaren Verbesserungen für die von Fluglärm betroffenen Anwohner der Flugplätze, sowie die verkehrlichen und wirtschaftlichen Auswirkungen auf den Verkehrsträger Luftfahrt unter Berücksichtigung möglicher nicht unerheblicher Kostenfolgen vor allem für den militärischen Bereich herangezogen.

10. a) Wie bewertet die Bundesregierung die augenblicklichen Voraussetzungen für eine Einführung der Kerosinsteuer auf EU-Ebene?

b) Warum hat die Bundesregierung die Wiedereinführung der Kerosinsteuer trotz der jährlich entstehenden Milliardenverluste bis heute nicht zur „Chefsache" bei Verhandlungen auf EU-Ebene gemacht?

c) Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus mittlerweile zwei Studien (Institut für Umweltrecht, Studie von fünf EU-Staaten), welche die Einführung von Emissionsabgaben als politisch möglich und rasch realisierbar empfehlen, und wird die Bundesregierung gegebenenfalls die Einführung solcher Emissionsabgaben als Alternative zur Wiedereinführung der Kerosinsteuer weiterverfolgen?

d) Bewertet die Bundesregierung das Züricher Modell der emissionsabhängigen Landegebühren als positiv, und wenn ja, durch welche Initiativen unterstützt sie deren Einführung auch an deutschen Flughäfen?

e) Wird die Bundesregierung die deutsche EU-Ratspräsidentschaft im ersten Halbjahr 1999 dazu nutzen, die Wiedereinführung einer Kerosinsteuer oder die Erhebung von Emissionsabgaben des Luftverkehrs als einen Schwerpunkt ihrer Arbeit zu thematisieren?

Mit Kabinettbeschluß vom 10. Juli 1991 hat die Bundesregierung eine Initiative für einen EU-weiten Abbau der Mineralölsteuerbefreiung für die gewerbliche Luftfahrt beschlossen. Sie hat diese Initiative mit Kabinettbeschluß vom 29. September 1994 bekräftigt. Auch der Deutsche Bundestag hat am 19. März 1997 die Bundesregierung aufgefordert, sich für den Abbau der Steuerbefreiung einzusetzen. Aus rechtlichen und wettbewerbspolitischen Gründen kommt nur eine einheitliche Vorgehensweise auf EU-Ebene in Betracht.

Wie in der Mineralölsteuerstrukturrichtlinie vorgesehen, wird die Steuerbefreiung auf EU-Ebene derzeit auf der Grundlage eines Kommissionsberichts geprüft. Die Kommission hat vorgeschlagen, in Artikel 8 Abs. 1 eine Bestimmung aufzunehmen, nach der der Rat Verbrauchssteuern auf Mineralöl auch auf Flugbenzin zu erheben hat, sobald die internationale Rechtssituation es der Gemeinschaft gestattet, eine solche Steuer auf alle Fluggesellschaften anzuwenden, also auch auf Gesellschaften aus Drittländern.

Der ECOFIN-Rat hat im Juni 1997 eine Entschließung angenommen, in der die Empfehlung der Kommission zur Kenntnis genommen und die Kommission darüber hinaus ersucht wird, dem Rat zusätzlich einen Bericht über alle Aspekte einer Besteuerung vorzulegen.

Die bisherige Diskussion hat gezeigt, daß mehrere EU-Mitgliedstaaten erhebliche Vorbehalte gegen eine Besteuerung von Luftfahrtbetriebsstoffen im internationalen Luftverkehr haben. Eine Aufhebung der Steuerbefreiung kann nur im Rahmen eines abgestimmten Vorgehens auf EU-Ebene erfolgen. Derzeit wäre sowohl ein erneuter deutscher Vorstoß im Sinne des Parlamentsbeschlusses vom 19. März 1997 als auch eine Entscheidung darüber, ob die Thematik ein Schwerpunkt der deutschen EU-Ratspräsidentschaft sein soll, verfrüht, da der ECOFIN-Rat nicht bereit ist, sich erneut mit dieser Angelegenheit zu befassen, bevor nicht der Bericht durch die Kommission vorgelegt wurde. Inwieweit sich

in dem Bericht der Kommission die Ansichten der auf Initiative der Niederländischen Stiftung für Natur und Umwelt und der Europäischen Föderation für Transport und Umwelt erstellten Studie, die der EU-Kommission im März 1998 übergeben wurde, wiederfinden werden, bleibt abzuwarten.

Die Bundesregierung unterstützt wie bisher eine einheitliche Vorgehensweise im Rahmen der EU bei der Fortentwicklung einer umweltgerechten Verkehrspolitik in der Gemeinschaft. Sie beabsichtigt daher derzeit nicht, eine nationale Luftverkehrsemissionssteuer einzuführen, prüft aber im Rahmen des ‚Konzepts Luftverkehr und Umwelt' eine Reihe von nationalen Maßnahmeansätzen.

11. Stimmt der Bundesminister für Verkehr unserer Auffassung zu, daß dem Schutz der Gesundheit der betroffenen Flughafenanwohner in jedem Fall der Vorrang vor den wirtschaftlichen Interessen der Flughäfen einzuräumen ist?

Maßstab bei der Flughafenplanung sind nicht vorrangig die wirtschaftlichen Interessen der Flughäfen, sondern die vielfältige Funktion der Flughäfen als Standortfaktor und Arbeitsplatzkatalysator.

Die Zulassung eines Verkehrsflughafens oder ihn betreffender Veränderungen geschieht insbesondere unter Berücksichtigung der Stellungnahme der betroffenen Anwohner wie auch der an den Flughäfen eingerichteten Fluglärmkommissionen. Dies geschieht entweder in den erforderlichen Raumordnungs- oder Planfeststellungsverfahren oder bei entsprechenden Änderungsverfahren der zuständigen einzelnen Bundesländer im Rahmen der gesetzlichen Festlegungen (LuftVG, FluglärmG).

Dies ist allerdings – wie bei allen Vorhaben im Wirtschaftsleben – zwangsläufig mit Vor- und Nachteilen für eine Region und die dort lebenden Menschen verbunden. Regionale und kommunale Planungen haben dies zu berücksichtigen. In der Vergangenheit ist dies nicht immer geschehen, so daß Wohngebiete immer näher an die Flughäfen herangerückt sind und zu der heute beklagten Lärmbelästigung geführt haben. Dies kann insofern nicht allein den Flughäfen angelastet werden.

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333